



TITLE:

「公有地供与法」とイリノイ・セントラル鉄道会社の建設資金調達メカニズム - アメリカ鉄道建設における公有地供与と資金調達(1) -

AUTHOR(S):

松永, 健二

CITATION:

松永, 健二. 「公有地供与法」とイリノイ・セントラル鉄道会社の建設資金調達メカニズム - アメリカ鉄道建設における公有地供与と資金調達(1) -. 経済論叢 1976, 118(1-2): 88-108

ISSUE DATE:

1976-07

URL:

<https://doi.org/10.14989/133659>

RIGHT:

經濟論叢

第 118 卷 第 1・2 号

デュボン火薬会社における重層的 管理会計の体系化(1)……………	高 寺 貞 男	1
合衆国の大規模農場経営の位置と その階級的性格(2)……………	中 野 一 新	22
民間宅地開発事業の発展……………	木 村 隆 之	46
鋼材カルテル成立の諸前提……………	長 島 修	69
「公有地供与法」とイリノイ・セントラル 鉄道会社の建設資金調達メカニズム……………	松 永 健 二	88
イギリス農業構造と土地所有の性格、 1851年～1871年……………	島 浩 二	109

昭和51年 7・8 月

京 都 大 学 經 済 學 會

「公有地供与法」とイリノイ・セントラル 鉄道会社の建設資金調達メカニズム

——アメリカ鉄道建設における公有地供与と資金調達(1)——

松 永 健 二

I 課題の設定

1. はじめに

従来、アメリカにおける鉄道建設は、主に二つの側面から関説されてきた。その一つは、わが国経済史学界において中心的地位を占めている、いわゆる「比較経済史学」による産業資本発生史＝国内市場形成史の視点からのものであり¹⁾、いま一つは、金融資本成立史の視点からのものである²⁾。このいずれの

1) ここでは、アメリカ資本主義の歴史的特質についての一つの独特の共通認識がその前提となっている。その共通認識とは、アメリカ資本主義は、資本主義の母国イギリスと相並んで小生産者の発展経路をたどって自立的国民経済を形成しえた資本主義の典型国である、というものである。すなわち、北部ニューイングランドの「タウン・システム」をその歴史的基点とする自由で自立的な小土地所有＝小農民経営の一般的成立、その内部での社会的分業の形成と展開の中から生成し発展する東部産業資本。他方、封建制も土地私有もなかった西部無主地の存在を前提とする西漸運動という形態での、西部における自立的の小土地所有＝小農民経営の拡大、農業発展。そして、「北東部—北西部の相互市場関係の成立」をその前提とする、「自立的統一的国内市場」の形成（この「北東部—北西部の相互市場関係」の対極にモノカルチャー型南部があり、南北戦争における北部の勝利は、「自立的統一的国内市場」の形成を可能にした）以上、簡単に要約したものは、個々には若干のニュアンスの相違があるとはいえ、アメリカ資本主義の歴史的特質に関する共通認識として「比較経済史学」において前提とされているものである。以下に掲げる代表的著作を参照されたい。鈴木圭介『アメリカ経済史序説』日本評論社、1949年；鈴木圭介編『アメリカ経済史』東京大学出版会、1972年。中村勝己『アメリカ資本主義の成立』日本評論社、1966年。同『アメリカ資本主義論』未来社。平出宣道『近代資本主義成立史論』日本評論社、1967年。楠井敏朗『アメリカ資本主義と産業革命』弘文堂、1970年。宮野啓二『アメリカ国民経済の形成』御茶の水書房、1971年。都留重人、本田創造、宮野啓二編『アメリカ資本主義の成立と展開』岩波書店、1974年。以上のようにアメリカ資本主義の歴史的特質を把握した上で、鉄道は、いわゆる四大幹線鉄道の完成を基軸として1850年代にいたって北東部と北西部を結合する大動脈となり、北東部—北西部の相互市場関係を基軸として合衆国経済が転回する事態をつくり出した、としている。鈴木圭介編『アメリカ経済史』第2章第5節「国内市場」の形成（中西弘／

ばあいにも鉄道建設は、アメリカの産業資本確立、金融資本成立の両過程におけるそれぞれに不可欠な要素として、とにかくも取扱われてきたといつてよい。

他方、公有地政策は、主に産業資本発生史に関する独特な視点とかかわらせて問題とされる³⁾にとどまっており、西部における広大な公有地の存在とその処分過程が金融資本形成史にもった意味、総じて金融資本と土地所有という問題は、従来全く看過されてきた。しかしながら、公有地処分、すなわち、西部での広大な無主地における土地私形成の過程は、いうまでもなく18世紀末から20世紀初頭に至る約150年間、とりわけ19世紀後半に進行するのであって、この単純な事実が、19世紀60年代以降の半世紀間におけるアメリカ産業資本主義の確立からその独占資本主義への転化と金融資本の成立までの歴史過程の解明にとって、鉄道建設とともに公有地処分の具体的あり方の検討とその位置づけが不可欠であることを、すでにある程度まで暗示しているのである。

やや先どりして言えば、19世紀中葉から20世紀初頭にかけてのアメリカ資本主義発展の歴史過程の解明のための不可欠の要素としての鉄道建設と公有地処分、この両者を結びつける環ともいふべきものこそが、鉄道への公有地供与をめぐる諸問題であった。

次に、次)を参照されたい。

- 2) アメリカ金融資本成立における鉄道の意義に関しては、相異なる立場から次の2つの論点が提起されている。1つは、アメリカ産業構造の中で占める鉄道業の地位に着目し、重工業部門(鉄鋼、石炭等)における組織的独占の形成、金融機関と産業の結合の形成において、鉄道業における集中運動、金融機関と鉄道業との結合が、媒介＝推進的役割を果たした点を極めて綿密な実証作業によって強調する見解である(呉天降『アメリカ金融資本成立史』有斐閣、1971年を見よ)。いま1つは、金融資本成立における資本市場の発展の意義を強調する独特の見地から、重工業独占体の成立は、生産の高度な集積・集中を基礎としつつも資本市場の発展こそが独占形成を現実化させるとし、鉄道における膨大な資金需要が証券引受業者たる投資銀行業者の地位を強化し、工業株に対する資本市場に道をきり拓いた点を強調する見解である(石崎昭彦『アメリカ金融資本の成立』東京大学出版会、1962年、宇野弘蔵監修『帝国主義の研究——3、アメリカ資本主義』青木書店、1973年所収の兼田論文を見よ)。
- 3) 田島恵児「アメリカ西部における土地投機の歴史的意義」(『青山経済論集』第11巻2・3合併号、1959年9月)、楠井敏朗「西漸運動と公有地政策」(鈴木編『アメリカ経済史』139-181ページ)等を参照。以上の諸論文とは相異なる視角から、公有地処分の具体的な過程を裏証的に検討したものと、岡田泰男氏の数多くの業績がある。著作『アメリカ公有地制度史の研究』(陽樹社、1973年)をはじめ、諸論文参照のこと。

2. 鉄道への公有地供与

連邦政府による鉄道への公有地供与は、どれほどの規模で行なわれたのか。

第1表は、1850年にはじめて鉄道への公有地供与が行なわれて以来、1943年

第1表 連邦政府による鉄道への公有地供与 (1850~1943年) (1)

		供 与 地 面 積	各州総面積に 対する割合
中 北 部 諸 州 (9州)	イ リ ノ イ	2,595,133エーカー	7.2 %
	ミ シ ガ ン	3,134,058	8.4
	ウィスコンシン	3,666,062	10.2
	ミ ネ ソ タ	9,953,008	18.5
	ア イ オ ワ	4,711,328	13.1
	ミズーリ	2,328,674	5.2
	ノース・ダコタ	10,697,490	23.7
	ネブラスカ	7,272,623	14.7
	カンサス	8,234,013	15.6
南 部 諸 州 (5州)	フ ロ リ ダ	2,218,705	5.9
	ア ラ バ マ	2,747,479	8.3
	ミシシッピ	1,075,345	3.5
	アーカンソー	2,586,970	7.6
	ルイジアナ	1,375,000	4.4
山 地 諸 州 (8州)	モ ン タ ナ	14,736,919	15.6
	ア イ ダ ホ	1,320,591	2.5
	ワイオミング	5,749,051	9.2
	コ ロ ラ ド	3,757,673	5.6
	ニューメキシコ	3,355,179	4.3
	ア リ ゾ ナ	7,695,203	10.6
	ユ タ	2,230,085	4.1
	ネ バ ダ	5,086,283	7.2
太平洋沿岸 諸 州 (3州)	ワ シ ン ト ン	9,582,878	22.0
	オ レ ゴ ン	3,655,390	5.9
	カリフォルニア	11,585,393	11.4
25 州 合 計		131,350,534	9.9

(Henry, R. S., The Railroad Land Grant Legend in American History Texts, *The Mississippi Valley Historical Review*, Vol. 32, 1945, p. 194 より作成)

6月30日までに供与された供与地面積とその各州総面積にたいする割合を示したものである。中北部のノース・ダコタ州では州総面積の23.7%, 太平洋沿岸のワシントン州では22%と実に州総面積の約4%が鉄道に供与されており⁴⁾、全体で約1億3千万エーカー, 25州の総面積の9.9%にものぼる膨大な公有地が鉄道に供与されたことがわかる⁵⁾。

では、この広大な公有地の鉄道への供与は、どの時点で行なわれたのであろうか。第2表は、1850年～1880年、1880年～1904年、1904年～1943年の三つの時期に供与された面積とその全体に対する割合を示したものである。ここで注目したいのは、1880年から1904年までの24年間に6,190万エーカー、全体の47.1%が供与されている事実である。第3表の鉄道営業距離に示されているように、

第2表 連邦政府による鉄道への公有地供与 (1850～1943年) (2)

	1850～1880	1880～1904	1904～1943	計
供与地面積	4,565万エーカー	6,190万エーカー	2,380万エーカー	13,135万エーカー
割合	34.8%	47.1%	18.1%	100%

(Henry, *op. cit.*, p. 194, T. Donaldson, *The Public Domain*, p. 280, より作成)。

第3表 アメリカの鉄道営業距離 (マイル)

1850年	1860年	1870年	1880年	1890年	1900年	1910年	1920年	1928年
9,021	30,826	52,922	93,267	163,597	193,346	240,439	250,845	249,309

(各年次センサスより作成)

- 4) 「鉄道への供与地は、……ミネソタおよびワシントンでは、州総面積の4%, ウィスコンシン、アイオワ、カンザス、ノース・ダコタ、モンタナでは4%, ネブラスカでは4%, カリフォルニアでは4%, ルイジアナでは4%にのぼっている」(Cleveland, F. A. and F. W. Powell, *Railroad and Capitalization in the United States*, New York, 1909, pp. 250-251)
- 5) これは、1850年に未処分なおかつ公的目的に使用されずに残っていた公有地約14億エーカーの約9.4%にのぼる。なお、この連邦政府による公有地供与のほか、自州のための公有地を有しているテキサス、メインを含む若干の州では、州政府によって鉄道への公有地供与が行なわれたが、これは上記の数値にはふくまれていない。この州政府による、公有地供与は、48,883,372エーカーと算定されている(Henry, *op. cit.*, p. 172)。この合計180,233,906エーカーが1850～1943年の約1世紀間に鉄道が実際に供与された公有地の総計である。公有地処分過程における鉄道公有地供与の位置の検討のためには、州政府による供与をも含めて行なうことが必要であるが、ここでは、さしあたり連邦政府による供与の場合に限ることとする。

この時期は合衆国における鉄道建設が最も大規模に、最も広汎に展開された時期である。同時に、この時期は、一般的にいえば、アメリカ資本主義の独占資本主義への転化、金融資本確立に至る時期であり、鉄道業に即していえば、1893年恐慌による大鉄道会社の倒産がひき起され、その再建金融を通して、金融機関が大規模に鉄道業に進出し、そのことによって金融機関の集中、さらに鉄鋼業における勢力再編成の強力な橋頭堡を確立するに至った時期である⁶⁾。

3. 問題の限定

鉄道に対する公有地供与の規模とその供与された時期についての以上の一般的資料は、いくつかの問題の解明を要請している。

第1に、鉄道供与地の資本蓄積に果たした役割の問題である。鉄道にたいする公有地供与は連邦政府の鉄道建設への援助として行なわれ、鉄道の側からすれば、供与地が鉄道建設資金調達手段＝資本動員手段としての役割を担ったのであった。では、供与地はいかにして資金調達＝資本動員手段となりえたのか。供与地を利用した資金調達＝資本動員はいかなるメカニズムで行なわれたのか。

アメリカ金融資本成立の歴史過程の解明にとって、鉄道業の集中運動、再建金融を通しての鉄道業と金融機関の結合関係の一層の緊密化の過程の解明が不可欠であるとすれば、また、ヒルファーディングの言をまつまでもなく、金融資本独自の金融術策が「アメリカの鉄道系統の金融において完成された」⁷⁾とすれば、先にのべた資金調達＝資本動員手段としての供与地の位置の解明は、一層重要な意味をもって来るはずである。さらに、このことは、従来看過されてきた公有地または土地私有・資本主義的土地所有の金融資本成立との関連という課題への接近の一つの手がかりを与えてくれるであろう⁸⁾。

第2に、鉄道への、この歴大な規模の公有地供与およびその売却過程が、公

6) 呉天降, 前掲書, 97-100ページ。

7) Hilferding, R., *Das Finanzkapital—Eine Studie über die jüngste Entwicklung des Kapitalismus*, 岡崎次朗訳『金融資本論』(上)202ページ。

8) 「土地所有と金融資本」という課題において、生命保険会社の資産運用方法は是非解明しなければならない問題である。その点で、呉天降氏が掲げている表は、極めて興味深い。↗

有地政策史においてどのように位置づけられるべきか、という問題である。従来わが国においては、公有地処分過程は「アメリカ資本主義の型」の規定とかかわらせて問題とされてきた。すなわち、アメリカ西部の広大な公有地の処分過程は、その基本線においてホームステッド法に示されるように、自立的小土地所有＝小農民経営の自由な形成・広汎な展開を保障したこと、そして、この自立的小土地所有の自由な形成・展開こそ、いわば「近代」を純粹培養し、開花せしめたアメリカ資本主義の「歴史的特質」形成のための基盤＝培養基であった、と⁹⁾。しかし、この認識は、公有地処分の具体的な過程を正しく反映したものであろうか。小土地所有＝小農民経営の形成・展開と公有地処分との関連如何という問題の解明にとっても、鉄道への公有地供与および供与地の売却過程の検討は、避けて通ることのできない課題である。

もとより、以上の課題を検討するためには一般的資料にとどまることなく、公有地供与を受けた個々の鉄道会社についての具体的で詳細な検討の積み重ねが必要である。そうした作業の第一歩として、本稿および本稿に続く一連の論稿において、イリノイ・セントラル鉄道会社 The Illinois Central Railroad Company の場合について検討する。ただし、イリノイ・セントラル鉄道会社

主要生命保険会社29社の資産構成

(単位: %)

年次	現勘	金定	不動産担保貸付	不動産投資	担保貸付	公債	社債	うち鉄道債	株式	うち鉄道株式	その他
1860	6.9	59.2	2.7	1.6	5.9	0.9	0.8	2.3	0.5	20.0	
70	10.7	44.4	3.5	1.2	16.1	1.4	1.2	1.5	0.4	21.6	
80	7.0	38.6	12.4	5.7	23.4	4.7	4.7	1.5	0.4	5.3	
90	6.8	41.0	10.4	4.6	9.2	22.4	21.2	4.0	2.3	2.8	
1900	6.9	28.0	9.0	4.3	8.6	32.4	28.2	5.5	2.5	4.6	

(呉天隆、前掲書、82ページ)

呉氏はこの表から、不動産担保貸付（抵当貸付）の減少と公債および鉄道証券保有の著しい増大を指摘している。しかし、同時に、この表は、不動産担保貸付が減少の傾向を示しつつも、なお資産構成において最大の比重を占めており、不動産投資（大部分は土地投資であろう）を加えると、1890年においてもなおその50%を超えていることをも示している。この事実、アメリカ金融資本成立過程において、その重要な一翼を担った生命保険会社の資産運用と土地（所有）との極めて密接な関連を示している点で、興味深い。

9) 中村勝己『アメリカ資本主義の成立』1-2ページ；同「アメリカ資本主義の特質」（高橋幸八、

は、1850年モビル・オハイオ鉄道会社 The Mobile and Ohio Railroad Company とともに、連邦政府から公有地供与を受けたアメリカ史上初の鉄道であり、その「成功」——これが誰にとっての、いかなる意味での「成功」であったかは行論のうちに明らかにされるはずであるが——によって、それ以降の大陸横断鉄道をはじめとする西部の諸鉄道に対する文字通り巨大な規模の公有地供与のいわば「原型」を形成したと考えられる事例だからである。

本稿では、第1に「公有地供与法」 The Land Grant Act of 1850 の成立過程、すなわち無主地における土地私有の大規模な創出（土地所有権の設定）の過程と鉄道への公有地供与を推進した利害について、第2に、資金調達＝資本動員方法、とくに「供与地債」 The land-grant bonds の発行に着目し、鉄道建設資金調達のメカニズムについて解明する。

II イリノイ・セントラル鉄道への公有地供与

1. 前 史

イリノイ・セントラル鉄道の建設計画は、1836年イリノイ州の最南端で、ミシシッピ川とオハイオ川の合流地点に位置するケアロー Cairo の住民によってはじめて着手された。彼らはその年州政府により特許を認可された「ケアロー市運河会社」 The Cairo and Canal Company を組織した。だが、この計画の実質的展開は、第2プランともいべきイリノイ州の「内陸改良法」 The Internal Improvement Act of 1837 の制定に委ねられた。「内陸改良法」は、1837年に州議会を通過したものであるが、同法はすでに着手されていたイリノイ・ミシガン運河 The Illinois and Michigan Canal¹⁰⁾ 建設にたいする数百万ドルの州政府支出金に加えて、道路、橋などの改良をはじめとする15の事業に1,025万ドルの新たな州政府支出金を提供した¹¹⁾。

〱郎、古島敏雄編『近代化の経済的基礎』岩波書店、1968年、所収論文）436ページ。

10) セントルイスでミシシッピ川と分かれ、州中央部を流れるイリノイ川とミシガン湖とを結ぶ運河。

11) Gates, P. W., *The Illinois Central Railroad and Its Colonization Works*, 1934, p.

この内陸改良には、北部のロック川の改良、中央部のイリノイ川の改良、南部のカスカスキア川、小ウォバッシュ川、大ウォバッシュ川の改良などの河川改良に加えて、4本の支線をもつ3本の州縦貫または横断鉄道の建設計画が含まれていた。この3本の鉄道建設計画のなかで最も重要なものは、州の北西端（鉛鉱業の中心地であったガリーナ Galena）から州の南端（ケアロー）までのセントラル鉄道であり、これが完成すれば当時合衆国最長の鉄道になるはずであった。

セントラル鉄道の建設をはじめとする内陸改良のための莫大な州政府支出金はすべて州債の発行によってまかなわれることになっていた。だが、その直後に合衆国を襲った1837年恐慌とそれにひき続く30年代後半の不況によって、州財政は破産に類し、追加金を借入れることは不可能となった¹²⁾。州政府は大量の負債をかかえ、「その利子は、全歳入を上回る」¹³⁾ほどであった。かくして、州の意欲的な内陸改良の計画は挫折を余儀なくされ、その挫折とともにセントラル鉄道の建設計画もまたひとまず頓挫したのである。「イリノイ州中央部を縦貫する南北鉄道建設計画は、鉄道敷設予定地の百マイルの整地と数千トンの鉄屑を残したにすぎなかった」¹⁴⁾といわれている。

この結果、700マイルにも及ぶ鉄道建設の大事業は、イリノイのような「フロンティア州」には負担が重すぎることが明らかになった。舞台は連邦議会に移され、イリノイ・セントラル鉄道の建設計画の成否は、連邦政府の政策、とりわけ公有地供与 the federal land grant の如何にかかることとなった。

2. 「公有地供与法」The Land Grant Act of 1850

鉄道への公有地の惜しみない供与に道を拓くこととなった、イリノイ・セントラル鉄道とモビル・オハイオ鉄道の両鉄道にたいする「公有地供与法」は、

12) 1837年恐慌の内陸改良に与えた影響については、Tayler, G. R., *The Transportation Revolution, 1815-1860*, pp. 338-345.

13) Gates, *op. cit.*, p. 28.

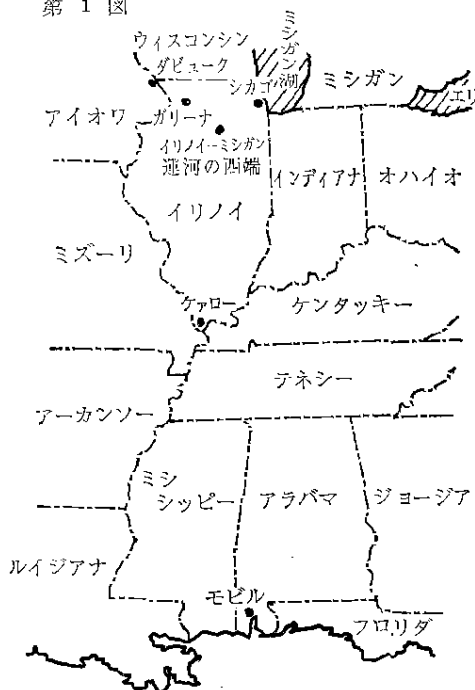
14) Johnson, A. M. and Supple, B. E., *Boston Capitalists and Western Railroads—A Study in the Nineteenth Century Railroad Investment Process*, 1967, p. 129.

1850年5月3日、上院を賛成26、反対14で、また下院を賛成101、反対75で通過した。

この「公有地供与法」の主要な内容は、以下のとおりである¹⁵⁾。

第1に、イリノイ、ミシシッピ、アラバマの3州は、イリノイ・ミシガン運河の西端からケッロー経由でアラバマ州のモビルまでの——ガリーナ経由でタビュークまでの支線と、シカゴまでの支線の2支線を伴う——鉄道建設のために、公有地の「通行権」right-of-way を与えられること。

第1図



第1図において一目瞭然のように、合衆国中央部を南北に縦貫する全長1000マイルを超える鉄道ルートについて、わずか6地点を指摘しているにすぎず、支線の本線からの分岐点も明示されていない。極端に言えば、ルートはこの6点を通過しさえすればどのように定められてもかまわないという、実に融通無碍なものであったことを示している。加えて、このルート決定権は、鉄道会社に委ねられた¹⁶⁾。

また、公有地の「通行権」とは、鉄道敷設に必要な巾80～200フィートの公有地供与を受

15) 「公有地供与法」の内容は、以下の文献の記述から整理したものである。Donaldson, T., *The Public Domain—Its History with Statistics*, 1884, pp. 261-262; Gates, *op. cit.*, pp. 41-43; Tayler, *op. cit.*, pp. 95-96.

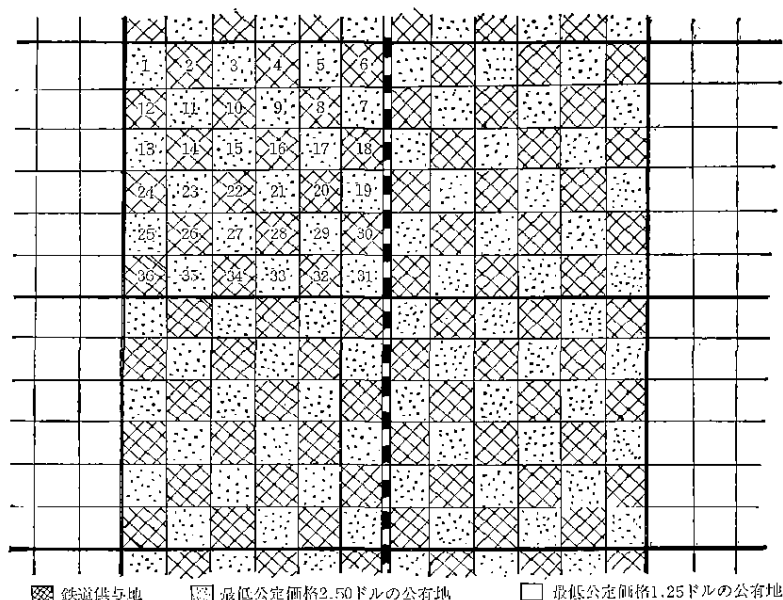
16) この事実も、鉄道会社による供与地売却および鉄道近接の公有地売却をめぐる展開する土地投機において極めて重要な意味をもっている。この点は次稿において詳論する予定である。

ける権利であって、イリノイ・セントラル鉄道の場合は、巾 200 フィートであった¹⁷⁾。

第2に、イリノイ、ミシシッピ、アラバマの3州は、鉄道の両側に鉄道から6マイル以内の偶数番号のセクション section を供与されること。

第2図は、鉄道への公有地供与の模式図である。この図で太枠の区画は1辺6マイルの正方形で1タウンシップ township と呼ばれ、それは、1辺1マイルの正方形すなわち1セクションと呼ばれる640エーカーの区画、36区画からなり、それぞれに番号が付されている。これらのうち偶数番号のセクションが

第2図 鉄道供与地の模式図



17) 鉄道に対する公有地「通行権」供与の歴史は、公有地供与のそれより古く、1834年フロリダ州のタラハシー鉄道会社 The Tallahassee Railroad Company に軌道の両側に巾100ヤードの公有地が供与されたのにはじまる。cf. Cleveland and Powell, *op. cit.*, p. 245; Haney, L. H., *A Congressional History of Railway in the United States, 1850-1887*, 1909, pp. 23-33.

供与されたのであって、そのため供与地は図に示されているように、市松模様を形づくっている。

鉄道から6マイル以内の奇数番号のセクションは、連邦政府に保留され、1エーカーあたり最低公定価格¹⁸⁾ 2ドル50セントと定められた。通常の公有地の最低公定価格は、当時1ドル25セントであったから、鉄道から6マイル以内の連邦政府に保留された公有地の場合には、その2倍であったわけである。すなわち、当時公有地売却による収入がその重要な一構成部分をなしていた連邦政府の歳入が、公有地の鉄道への供与によって減じることのないようにされていたのである。

第3に、6マイル以内の土地がすでに何らかの方法で他人に取得されている場合には、上記3州は、鉄道から15マイル以内の代替地を得ることができること。

第4に、会社設立後10年以内に建設を完了すべきこと、建設されなければ、供与地は没収されること。

以上に要約したイリノイ・セントラル、モビル・オハイオ両鉄道への公有地供与の方式は、これ以後の諸鉄道に踏襲され、すでにふれたようにいわばその「原型」となったものである。ただ、後の大陸横断鉄道の場合公有地が直接鉄道会社に供与されたのと対比すれば、この場合——初期に供与を受けた鉄道の多くがそうであったのだが——いったん州に供与され、州議会の議決を経て鉄道会社に供与される点が、一つの特徴をなしている。

1851年2月10日、イリノイ州議会において「イリノイ・セントラル鉄道会社設立法」The Act of Incorporation for the Illinois Central RR. Co. が成立することによって、同鉄道会社への公有地供与が最終的に実現されることになる¹⁹⁾。この法律にもとづいて下付された「会社設立特許状」には、1) 鉄道収

18) この最低公定価格とは、公有地売却のための競売における最低価格である。

19) 「イリノイ・セントラル鉄道会社設立法」成立をめぐる諸事情および同法の内容については、Donaldson, *op. cit.*, pp. 262-264; Gates, *op. cit.*, pp. 44-66.

入の7%は州に支払われるべきこと²⁰⁾、2) 土地売却は建設の進行に歩調をあわせて行うこと、3) 土地売却からの収入は、鉄道債の償還に使用されるべきこと、が規定されていた。ともあれ、連邦議会と州議会のこれら2つの法律によって、イリノイ州の総面積3,610万エーカーの7.2%にものぼる259.5万エーカーにおよぶ公有地が1鉄道会社に供与されたのである。

3. 公有地供与を推進した利害

注意されたい。鉄道会社への公有地供与は、たんなる国有財産の私企業への供与一般の問題ではない。それは、かの広大な無主地における土地私有の大規模な設定を意味していたのである。しかし、公有地の私有地への転化は、それ自体としては、まだたんなる法的名義上のことにすぎない。この私有に内実を与えるものは、いうまでもなく鉄道敷設による経済的効果である。それ自身として《無価値な土地》と期待される《高価なものとしての土地》との開きのなかに、公有地供与が鉄道建設資金調達手段としてもった意味も、一定集団による金融的術策を通しての投機的致富手段としてのからくりも、これら一切のことが秘められている。だがこの点に立ち入るまえに、このようなイリノイ・セントラル鉄道への公有地供与を推進した利害はいったい何であったかを確認しておかなければならない。

まず、州政府に提出された会社設立特許状下付申請書の署名者である会社設立発起人 *Incorporator* の構成をみることにしよう。けだし、かれらこそ、連邦議会と州議会での法案通過のために暗躍した中心部分であり、会社設立後の資金調達、供与地売却など会社経営の中心的担い手であり、鉄道建設および鉄道への公有地供与に利権をもつ集団の代表者であったからである。第4表は、この会社設立発起人13名の出身地、職業、イリノイ・セントラル以外の鉄道への関与を示したものである。

20) イリノイ州政府は、これによって1855年3月から1880年4月までの25年間に8,104,656ドルの収入を得た。この収入で、州政府は一時は償還不可能にさえ陥った州債の償還を1881年までに終えることができた。Donaldson, *op. cit.*, pp. 264-265.

第4表 イリノイ・セントラル鉄道会社設立発起人

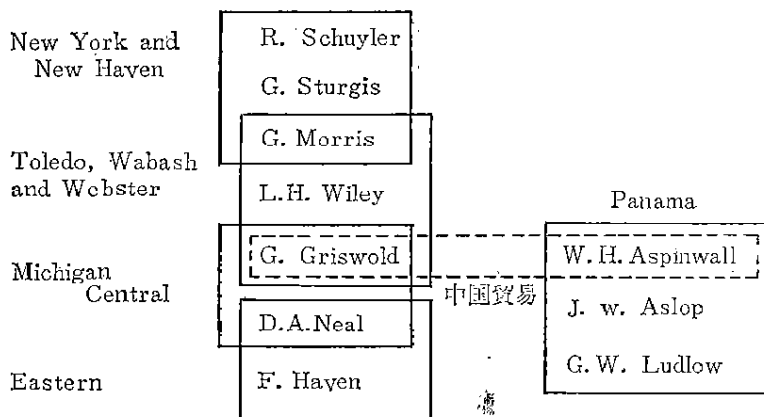
氏 名	出身地	鉄 道 へ の 関 与	職 業
R. Schuyler	New York	Sangamon and Morgan (P) Rensselaer and Saratoga (P) New York and New Haven (P. 1846~54) New York and Harlem (P. 1848~53)	株式ブローカー 金融業者
G. Griswold	New York	Toledo, Wabash and Webster (D) Michigan Central (I)	中国貿易業者
J. Sturgis	New York	New York and New Haven (D)	商人
D. A. Neal	Boston	Eastern (P) Philadelphia and Reading (I) Michigan Central (I)	中国貿易業者
F. Haven	Boston	Eastern (D)	Merchant's Bank 頭取
J. W. Aslop	New York	Ohio and Mississippi (P) Panama	商人
W. H. Aspinwall	New York	Panama (D)	中国貿易業者
G. Morris	?	Toledo, Wabash and Webster (D) New York and New Haven (I) Vermont Valley (I)	
G. W. Ludlow	?	Panama	
J. F. A. Sanford	Boston		
R. Rantoul, Jr.	Boston		
L. M. Wiley	New York	Toledo, Wabash and Webster	
H. Grinnell	New York		中国貿易業者

注) (P)……社長, (D)……取締役, (I)……投資家,

Donaldson, *op. cit.*, pp. 262-264; Gates, *op. cit.*, pp. 44-65; Johnson and Supple,
op. cit., pp. 33-47, pp. 131-134; Cochran, T. C., *Railroad Leaders; 1845-1890*,
The Business Mind in Action, 1953, p. 44. の記述から整理作成。

出身地については、出身地不明の者2名を除き残り11名全てが、ニューヨークまたはボストンの出身である。職業については、その多くが中国貿易、商業、または金融業に従事している者であり、とくに中国貿易に関しては、グリズワルド G. Griswold, アスピンウォール W. H. Aspinwall, グリネル H. Grinnell の3人は、ニューヨークにおける当時最大の中国貿易業者であったといわれている²¹⁾。また、当時ニューイングランド最大の銀行 Merchant's Bank の頭取であったヘイヴン F. Haven も、この会社設立発起人に名をづらねている。鉄道への関与についていえば、不明の3名を除き全てがニューヨーク州やマサチューセッツ州などのいくつかの鉄道に、社長として、取締役として、あるいは投資家として、関与しており、しかもそれが相互に重なりあっていて、これらの人物のあいだには、一定の人的つながりを彷彿させるものがある。第3図は、第4表にしたがって、鉄道への関与を通しての人的結合を図示したものである。ニューヨーク・ニューヘイヴン New York and New Haven, タリードウ・ウォバッシュ・ウェブスター Toledo, Wabash and Webster,

第3図



21) 当時ニューヨークにおける最大の中国貿易業者は、上記の N. L. & G. Griswold, Howland & Aspinwall, Grinnell, Minturn & Co. に、Russell & Co. of Canton を加えて四つであった。Johnson and Supple, *op. cit.*, p. 133.

ミシガン・セントラル Michigan Central, イースタン Eastern, パナマ Panama の5鉄道への関与を通して、相互に重なり、人的つながりを形成していることをみてとることができる。

この設立発起人の一覧表から、以下のように推定してさしつかえないであろう。すなわち、イリノイ・セントラル鉄道の設立発起人を構成するこのグループは、おそらくは、中国貿易や商業活動を通して、またいくつかの鉄道への関与を通じて結合し、一つの共通の利害関係を形成するに至った東部資本集団であった。そして、これらの設立発起人を公的な代表者または代理人として、その背後に資金調達過程や土地投機などをめぐる利権を求める東部資本のいわば共通利益集団があった²²⁾と。

次に掲げる表は、1848年と1850年の「公有地供与法案」の下院における投票

第5表 「公有地供与法案」にたいする下院における投票結果

	1848年法案		1850年法案	
	賛	成 反 対	賛	成 反 対
New England	10	5	10	11
Middle States	25	22	28	22
South Atlantic states	7	31	8	23
Gulf states	3	4	13	0
Western landed states	27	9	34	12
Western non-landed states	1	8	8	7
計	73	79	101	75

(Gates, *op. cit.*, p. 34)

結果を示したものである。この表は、第1に、西部選出議員のはぼ一致した支持——これは、この法案の通過がもたらす筈の西部の他の地域への波及効果に期待してのことであろう——、第2に、メキシコ湾岸諸州 Gulf states 選出議

22) 例えば、大巾に減価し償還さえ不可能になっている「内陸改良州債」や「ケアロー市運河会社」の有価証券の所有者や、州内の土地への投機的先行投資をしている者など。前者は、鉄道建設による州財政の好転と州債の償還に、また後者は土地価格の高騰による投機的利得に期待をかけていただろう。

員の賛成へのくら換え²³⁾、加えて、第3に、東部諸州 (New England と Middle states) 選出議員の支持が、この50年法案の下院通過を可能にしたことを示している。こうした東部選出議員の支持の背景にあったものこそ、先に述べた鉄道建設および公有地供与に利権をもつ東部資本集団の利害であったに違いない²⁴⁾。次のように言うことができよう。すなわち、イリノイ州を中心とする西部諸州住民の内陸改良の要求をその出発点として前提しつつも、先に述べた東部資本集団の利害こそが、イリノイ・セントラル鉄道への公有地供与法の成立を推進したものであった、と。

III 資金調達の特徴

これまで、公有地がイリノイ・セントラル鉄道に供与される過程、すなわちかの広大な無主地における土地私有の大規模な設定過程の検討において、鉄道建設および公有地供与に利権をもつ東部資本集団の存在を確認してきた。これら東部資本集団の利益を保障するものが、ほかならぬ連邦政府によって無償供与された供与地なのであるが、それでは、供与地はいかにしてこれら東部資本集団の利益を優先的に保障しえたのであろうか。建設資金調達＝資本動員過程を考察することによって、この問題の一側面を明らかにすることができる²⁵⁾。

設立発起人を中心とする東部資本集団はいかなる方法で建設資金を調達しようと考えていたか。ここに引用するのは、発起人のひとりであるアスロップ J. W. Aslop が旧友であり中国貿易業者であったハード A. Heard に宛てた手紙の一節である。

「土地の売却で鉄道全体の費用をまかなう目論見になっている。つまり、資金は、

23) これは、1850年法案において48年法案に加えられた重要な修正点の一つであるアラバマ州モビルまでの本線の延長の反映である。

24) なお、東部における「反対」が相当の数にのぼっているが、これは、シカゴ支線を含むこの鉄道の開通によってイリノイ、ニューヨーク間の鉄道による直接的結合が実現することについて、東部における地域的利害 (代表的なものは、ニューヨークとペンシルヴァニアとのそれ) の反映であると思われる。

25) この問題のもう一つの側面は、次稿の課題である供与地売却およびそれをめぐる土地投機過程の考察において明らかにされるはずである。

土地で裏づけられた社債で調達されるというわけだ。かりに鉄道が完成したあかつきには、この会社は営業距離 670 マイルで1200万から1300万ドルの資産をもつと思われる鉄道を所有することになるのだが、(この会社の支配権を獲得するのに)株主(ただし現在の株主)は何も払い込まないか、せいぜい40万か50万ドル(すなわち、計画された200万ドルの株式に対する20%か25%の払い込み請求)を払い込むだけですむ。これはまたとないうまい話ではないか。ともかくここへ来て自分の眼で確認してくれ給え。万事が社債の販売にかかっている。このことはほかの誰にも知らせないようにしてほしい。²⁶⁾

ここには、建設資金調達方法が、したがってまた設立発起人を中心とする東部資本集団が莫大な投機的利得を手中に納めうるメカニズムが、率直にしかも適確に表現されている。全く無償で取得した土地の売却による鉄道建設費用の捻出、このことこそ東部資本集団が少額の資金で多額の資産を支配するのを可能にする条件である。土地売却による鉄道建設費用の捻出という、この単純な事柄は、それ自身として《無価値な土地》の期待される《高価なものとしての土地》への転化をすでに前提している。だが、期待される《高価なものとしての土地》の実現は、いうまでもなく鉄道敷設によって、すなわち資本主義的市场関係の下へ包摂されることによってはじめて可能となるのである。一方では、土地売却は鉄道敷設に先だって行なわれなければならない。他方では、鉄道建設が土地売却に先行しなければならない。この条件を満たす解決形態こそ、「土地に裏づけられた社債」すなわち「供与地債」(または土地担保付社債) the land-grant bonds の発行にほかならない。この「供与地債」による資金調達が成功すれば、鉄道建設に着手することが可能になり、したがって供与地売却による鉄道建設費用の捻出も可能になり、東部資本集団にほとんど徒手で莫大な投機的利得を保障することができる。まさに「万事が社債の販売にかかっている」のである。この「供与地債」発行こそ、公有地供与を受けたアメリカ史上初の鉄道である伊利ノイ・セントラル鉄道会社の資金調達=資本動員方法の最大の特徴をなすものである。

26) Quoted in, Johnson and supple, *op. cit.*, p. 135.

「供与地債」の問題にはいる前に、1852年をはじめに「供与地債」に先だって発行された200万ドル社債について一言しておこう。この社債は、ミシガン・セントラル鉄道との協定によって発行されたものであり、同鉄道が、二鉄道の合流点からシカゴに乗り入れるのにイリノイ・セントラル鉄道の路線を使用する条件で、上記の社債を2年間でさばくことを請け負ったものである²⁷⁾。ミシガン・セントラル鉄道が設立発起人における人的つながりの形成において中核的位置を占めている鉄道であったことを想起されたい。この社債発行は、資金調達にあたって自力だけでなく、両鉄道に関与している役員を介してミシガン・セントラル鉄道を動員し加担させ、その経営実績を背景に資金調達したことを意味している。この資金でシカゴ支線の建設に着手することが可能となり、敷設の進行に応じて沿線の土地の期待される高価格での売却が可能となった。ミシガン・セントラル鉄道によって保証された社債は、前述の東部資本集団に莫大な投機的利得をもたらすメカニズムを作動させる第一歩であったといつてよい。だが、この本格的展開は、「供与地債」の発行においてみることができる。

1852年5月、500万ドルの「供与地債」がイギリスで発行された。イギリスで調達されたこの資金をまわってはじめて、本線の建設に着手する運びとなったのである。この社債は、ダヴォウ商会 Devaux & Co. を幹事とするイギリス・シンジケートによって引き受けられた²⁸⁾。これは、アメリカ鉄道債のうち

27) *Ibid.*, pp. 137-138; Gates, *op. cit.*, p. 68. このミシガン・セントラル鉄道のシカゴ乗り入れによって、ニューヨーク・セントラル鉄道（ニューヨーク—オルバーニー—バファロー間）、グレイト・ウェスタン鉄道（バファロー—デトロイト間）、ミシガン・セントラル鉄道（デトロイト—シカゴ間）の3鉄道でイリノイ州は東部市場と直接鉄道によって結合することになる。シカゴ乗り入れをめぐるミシガン・セントラル鉄道とミシガン・サザン鉄道との闘争については、Gates, *op. cit.*, pp. 44-65, pp. 90-92. なお、ニューヨーク・セントラル鉄道は、1890年代には2万マイル以上の鉄道網をもつに至るいわゆるペンダビルド鉄道集団の中核をなした鉄道であり、「株式買占め、合併等々の手段によって、競争者を次々に系列下に納め、ニューヨーク—シカゴ間における不動の地位をきざぎざあげた。1889年、同社傘下のミシガン・セントラル鉄道…等の三大幹線は東海岸とシカゴ間の貨物輸送量のおよそ30%を占有し、この地域で圧倒的な地位を占めていた」（呉天降、前掲書、26ページ）。

28) このシンジケートの中心メンバーは、ダヴォウ商会のほか、ブラウン、シブリー、ケナード、

で、イギリスで公開発行された最初のものであり、それ以降アメリカの鉄道に対するイギリスの大規模な投資の文字通り先駆をなすものであった。

アメリカの鉄道証券のこの最初の発起書 prospectus は、1852年6月ロンドンで公にされたが、それはロンドン金融界がかつてその例を知らない発起書であった、とされている²⁹⁾。というのは、この社債は、供与地を担保にし、その上にさらに株買い取り権付であったからである。すなわち、1000ドル社債につき5株を買取る権利を社債応募者に与え、しかも1株につきわずか5ドルの支払いでそれを取得しようという条件であった。この株は、事実上贈呈株の性格をもつものであり³⁰⁾、当時ロンドン金融界で出回っていた社債では破格の好条件であった³¹⁾。かくして、イリノイ・セントラル鉄道の建設資金調達過程は、東部資本集団のみならず、イギリス金融資本にも莫大な利益を提供するのであるが、これら一切の裏づけをなすものこそ、259.5万エーカーの供与地にほかならない。

供与地は、その土地売却からの収益の用途にしたがって、建設資金用地 Construction Lands, 自由処分用地 Free Lands, 利払基金用地 Interest Lands の3つに分類されていた(第6表)。

「供与地債」発行の担保とされた土地は、200万エーカーの Construction Lands である。この土地は、鉄道からの距離や地味などによってさらに4つに分類され、それぞれ土地売却にあたっての最低価格が定められていて、地価

「ヘイウッドなどである。これらの商会からそれぞれ1人づつ出て、担保の受託者 trustees を構成した。この受託者にはイギリスのノース・ウェスタン鉄道の副社長 T. スミスも加わっている(Adler, D. R., edited by M. E. Hidy, *British Investment in American Railways*, 1970, p. 55)。イリノイ・セントラル鉄道は、ベアリング商会やロスチャイルド商会にも社債引受工作を行なっているが、失敗に帰した(Gates, *op. cit.*, pp. 69-73)。

29) この発起書は、1852年6月19日付『エコノミスト』、6月12日『レイルウェイ・タイムズ』をはじめとするロンドンの新聞、業界誌紙に掲載された(Adler, *op. cit.*, p. 55)。

30) 「かくして、この株式は、事実上の贈呈株 bonus になるだろうし、鉄道の全利潤にあづかる権利を保有者に与えるだろう」(*Economist*, June 12, 1852, vol. X, p. 668; quoted in, Adler, *op. cit.*, p. 55)。

31) 1852年当時の他のアメリカ鉄道の社債の条件は、たとえば、ニューヨーク・エリー鉄道——7%利子付転換社債、ミシガン・セントラル鉄道——8%利子付転換社債、オハイオ・セントラル鉄道——7%利子付転換社債、である(*Ibid.*, p. 54)。

第 6 表

	面 積	エーカー当り 最低 価 格
Construction Lands	200万エーカー	
1) special value	5	20ドル
2) superior agricultural quality	35	15ドル
3) high agricultural quality	130	8ドル
4) その他	30	5ドル
Free Lands	34.5	—
Interest Lands	25	—

(Gates, *op. cit.*, pp. 151-153 より作成)

が所定の最低価格以上に上るまで売却は差し控えられた。この場合の最低価格が通常の公有地の最低公定価格 1 エーカーあたり 1.25ドルと比較して 4 倍から 16倍にものぼるはるかに高い価格であったことに注意しなければならない。この点は、会社側の土地売却による資金調達の必要から出たたんなる願望を表現している一面も否定しがたいとはいえ、むしろ何よりも大巾に自由なルート決定権にもとづいて鉄道に沿って取得された供与地が、地味の点においても、イリノイにおいて最も肥沃な土地であったことを暗示しているのである。

Construction Lands がそれぞれ所定の最低価格で売却されたとすれば、その売却収入は総額 1,815 万ドルとなり、当初の推定建設費 1,650 万ドルをおぎなうて余りあることになる³²⁾。この資金調達の最終的成否は、まさに土地売却——しかも予定された価格での土地売却——の成否にかかっていたのである。

さらに、残り 59.5 万エーカーは、早期売却に供されたのであるが、この土地のうちシカゴ支線沿線の土地 34.5 万エーカーは、**Free Lands** と呼ばれ、その土地には売却価格について何らの制限もせず、売却収入も自由に使用されることになっていた。残り 25 万エーカーは、**Interest Lands** であって、その売却から生ずる収益は、社債利子の支払いに充当するものとされていた。建設資金分のみならず、利子分までもがそれぞれ土地にうらづけられていた点は、刮目

32) Johnson and Supple, *op. cit.*, p. 139.

すべき点である。

かくして、供与地は、利子分も土地にうらづけられた「供与地債」の発行という新しい資金調達方法を可能にし、建設に全く着手しえていないような時期に、大規模な借款を求めて金融市場に出向かなければならなかった西部の未開拓な地域での鉄道建設を可能にしたのである。西部における鉄道の資金調達＝資本動員を可能にしたこのメカニズムは、同時に、設立発起人を軸とする東部資本集団による莫大な投機的利益の獲得を可能にしたのである。この過程は、ほとんど無から資本をつくりだしたばかりでなく、資本家をもつくりだすのであって、このような意味において19世紀末以降鉄道を中心とする舞台で活躍する金融資本の金融術策の「原型」ともいうべきものである。

以上、「公有地供与法」の制定およびイリノイ・セントラル鉄道の資金調達メカニズムを検討してきた。公有地供与という形態での、西部無主地における土地私有の大規模な創出（土地所有権の設定）によって始まり、供与地を担保とする「供与地債」の発行による資金調達＝資本動員過程を経て、供与地売却によって完結する、この全過程は、鉄道敷設によるそれ自身として《無価値な土地》の《高価なものとしての土地》への転化に媒介される《土地所有の資本への転化》過程であるということができよう。資金調達＝資本動員過程が《土地所有の資本への転化》の第1過程であるとすれば、その第2過程、最終過程は供与地の売却過程である。資金調達過程が東部資本集団に莫大な投機的利得の獲得を可能にしたのと同様に、供与地売却過程もまた東部資本集団に投機的致富の場を提供するのである。